Nr 21 (42)

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 15 — 30 listopada 1950 | Cena 60 gr

KAŻDY ŻOŁNIERZ SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ PRZODOWNIKIEM WYSZKOLENIA POLITYCZNEGO BOJOWEGO I FACHOWEGO

WZMOŻONYM WYSIŁKIEM SZKOLENIOWYM

PRZYCZYNIMY SIĘ DO WALKI O POKÓJ

II ŚWIATOWY KONGRES POKOJU odbił się żywym echem wśród żołnierzy naszej Służby. Wraz z całą polską klasą robotniczą uczciliśmy go podniesieniem naszego wysiłku w szkoleniu i w trosce o sprzęt, rozumiejąc, że w ten sposób najlepiej przyczyniamy się do wzmożenia siły bojowej naszego Ludowego Wojska, stojącego na straży socjalistycznego budownictwa — tym samym więc do wielkiej walki całego postępowego świata o pokój.

Okres II-go Kongresu, okres nieugiętej walki o pokój, jaką pod kierownictwem ZSRR i Wielkiego Stalina prowadzą wszystkie narody świata, zbiega się z rozpoczęciem nowego 1950/51 roku wyszkoleniowego.

Tak, jak bohaterska klasa robotnicza — nasi ojcowie, matki i bracia wykuwają swą codzienną pracą lepszą przyszłość Ludowej Ojczyźnie, tak i my, w twardym żołnierskim wysiłku szkolić się będziemy, by Wojsko nasze za przykładem wspaniałej Armii Radzieckiej, było niewzruszoną potęgą, by pracy naszych ojców, matek i braci nie mógł nigdy zagrozić faszystowsko-imperialistyczny wróg.

„— STALE PODNOSIĆ POZIOM WYSZKOLENIA BOJOWEGO I WYCHOWANIA POLITYCZNEGO. UCZYĆ SIĘ PO MISTRZOWSKU WŁADAĆ NOWOCZESNYM SPRZĘTEM BOJOWYM. MNOŻYĆ SZEREGI PRZODOWNIKÓW PRACY" — oto główne zadania, jakie wyznaczył nam Minister Obrony Narodowej.

Zadania te nabierają szczególnej wagi w zbliżającym się nowym okresie szkolenia.

KAŻDY z nas musi go jak najlepiej wykorzystać i z równym uporem pogłębiać niezbędną do obrony Ludowej Ojczyzny wiedzę wojskową, z jakim murarz warszawski wznosi zręby socjalistycznej stolicy.

Mamy nowy, wspaniały sprzęt radziecki, wypróbowany w najcięższym egzaminie wojny. Zadaniem naszym, zgodnie z rozkazem Ministra Obrony Narodowej, jest opanować po mistrzowsku władanie nim w każdych warunkach terenowych i klimatycznych; poznać szczegółowo jego budowę i obsługę, umieć go chronić w polu i w garażach.

Z niemniejszym zapałem i zaciętością zdobywać musimy wyszkolenie bojowe. W naszej nowoczesnej, zmotoryzowanej armii, kierowca jest bowiem żołnierzem pierwszej linii. Umiejętność zwalczania i niszczenia wroga celnym ogniem, chronienia siebie i cennego sprzętu, współdziałania z jednostkami liniowymi uczyni nas kierowcami-żołnierzami, da nam miano obrońców socjalistycznej ojczyzny.

GŁĘBOKIEJ wiedzy technicznej i bojowej nie zdobędziemy jednakże nigdy bez ustawicznego szkolenia politycznego, bez poznawania zasad nauki marksizmu-leninizmu.

Ona da nam zrozumienie szlachetnych celów jakim służy nasze wojsko, dopomoże poznać słabe miejsca wroga, da hart niezbędny do wykonania wszelkich wysiłków żołnierskich.

W nowym roku szkolenia musimy również nauczyć się wzorowo i oszczędnie użytkować nasz sprzęt. Będzie to nasz wkład w Plan 6-letni — nasza pomoc klasie robotniczej. Każdy kilometr przedłużonego przebiegu międzynaprawczego, każda zaoszczędzona opona, litr oleju i benzyny zbliża nas do ustroju szczęścia — socjalizmu.

W ZABEZPIECZENIU szkolenia poważne zadania stoją przed ZMP-owcami. Oni to bowiem winni nieść przykład i pomoc, organizować samokształcenie przez studiowanie książek i pracy fachowej.

Honorem organizacji ZMP-owskiej winno być zmobilizowanie wszystkich żołnierzy do zdobycia zaszczytnego tytułu „przodownika wyszkolenia". Osiągnie się to przez osobisty przykład i koleżeńską pomoc poszczególnych żołnierzy ZMP-owców, przez ustawiczną troskę Organizacji o szkolenie.

Szkoląc się na wspaniałych wzorach Armii Radzieckiej, na przykładzie pięknej tradycji kierowców I. i II. Armii Wojska Polskiego, osiągniemy zaszczytne przodownictwo w wyszkoleniu i pracy — podniesiemy na wyższy poziom Służbę Samochodową. BĘDZIE TO NASZ NAJLEPSZY WKŁAD W DZIEŁO BUDOWY SOCJALIZMU I WALKĘ O TRWAŁY POKÓJ.



Marszałek Polski Konstanty Rokossowski Minister Obrony Narodowej w rozmowie z przodownikami wyszkolenia.

*

Dnia 6 listopada br. minęła pierwsza rocznica pamiętnej dla narodu polskiego i Wojska Polskiego daty — powołania Marszałka Konstantego Rokossowskiego na stanowisko Ministra Obrony Narodowej.

Masy ludowe Polski oraz żołnierze Wojska Polskiego z ogromną radością powitali decyzję Najwyższych Władz Rzeczypospolitej o powołaniu na stanowisko Ministra Obrony Narodowej Marszałka Rokossowskiego, syna polskiej klasy robotniczej, żołnierza Wielkiej Rewolucji Październikowej, wychowanka stalinowskiej szkoły wojennej, bohatera walk pod Stalingradem, pogromcy faszyzmu pod Kurskiem i nad Łabą, wyzwoliciela Warszawy i Pomorza.

Pod dowództwem Marszałka Rokossowskiego, realizując jego rozkazy, oficerowie i żołnierze Wojska Polskiego uczynili w ciągu roku wielkie postępy w dziedzinie dalszego wzmocnienia siły oraz zwartości moralno-politycznej naszego Wojska, istotnego czynnika siły naszego państwa, które jest mocnym ogniwem światowego obozu pokoju, walczącego pod przewodem Związku Radzieckiego przeciwko awanturniczej polityce wojennej imperialistów amerykańsko-angielskich.

Realizując rozkazy Ministra Obrony Narodowej Marszałka Rokossowskiego, żołnierze naszej służby nie szczędząc wysiłków i ofiar, nieustannie doskonalić będą swe wyszkolenie bojowe i fachowe oraz pogłębiać świadomość polityczną. W oparciu o doświadczenia Armii Radzieckiej i przodującą radziecką technikę służba nasza z honorem wypełni swe zadania i stać będzie na straży pokoju, niepodległości naszej Ojczyzny i budownictwa socjalistycznego.



PRACUJEMY DLA POKOJU

Służba Samochodowa wraz z całym naszym Ludowym Wojskiem pełni wzorowo swe obowiązki, wykonując rozkaz Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego o podniesieniu gotowości bojowej WP. Trudny okres zimowej eksploatacji witamy podjęciem szeregu zobowiązań. I tak zespół Okręgowej Stacji Obsługi w składzie szeregowi Bocian, Mańka, Gajewski, Sierpiński, Ciubak oraz prac. kontr. Zieliński postanowił dla uczczenia II Światowego Kongresu Pokoju przeprowadzać bieżąco wszelkie naprawy i obsługę swych samochodów. W ten sposób zapewniona zostanie 100% sprawność techniczna pojazdów i pełne wykonanie planu przewozu w okresie zimowym.

KIEROWCA ST. SZER. JÓZEF SIWICKI PISZE:

NASZE SAMOCHODY SŁUŻĄ SPRAWIE POKOJU

W przeddzień rozpoczęcia II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju zebrali się wszyscy kierowcy i mechanicy w świetlicy naszej jednostki. Chcieliśmy dać wyraz swej radości, że właśnie w stolicy Polski — Warszawie odbywa się historyczny Kongres Pokoju. Naszą wielką radość i dumę wyraził w prostych słowach przewodniczący Koła ZMP kpr. Sąsiadek. W swym przemówieniu oświadczy on m. in.:

— „My, żołnierze ludowego wojska, szczęśliwi jesteśmy, że w murach naszej kochanej stolicy, która tak bardzo ucierpiała z rąk faszystowskich zbrodniarzy wojennych, odbywa się światowy Kongres bojowników o pokój. Żołnierz polski, wraz z całym społeczeństwem wita Kongres z radością i przeświadczeniem, że jeszcze bardziej wzmocni on szeregi obrońców pokoju na całym świecie.

Wiemy dobrze, że idea pokoju jest niezwyciężona, że siły obozu pokoju są niespożyte, gdyż przewodzi nam potężny Związek Radziecki i pierwszy Chorąży Pokoju Wielki STALIN".

Z kolei zabrał głos racjonalizator samochodowy plut. T. Kowal, który nie tylko sam przygotował w terminie wzorowo swój samochód do jesienno-zimowej eksploatacji, ale i pomógł w tej pracy młodszym kolegom-kierowcom.

— „W chwili, gdy klasa robotnicza naszego kraju — oświadczył plut. Kowal — podejmuje dla uczczenia Kongresu zobowiązania produkcyjne i wystawia „Warty Pokoju", nie możemy pozostać w tyle. Naszą „Wartą Pokoju" będzie wzmożony wkład pracy i troski o powierzony nam nowoczesny sprzęt radziecki — wspaniałe samochody Zis i Gaz. Tym samym wzmocnimy siłę naszego wojska, które obok Armii Radzieckiej i armii krajów Demokracji Ludowych, ma za zadanie obronę pokoju".

Te wypowiedzi przodujących żołnierzy Służby Samochodowej zostały przyjęte z entuzjazmem przez naszych kierowców i mechaników, którzy zadeklarowali indywidualne zobowiązania — każdy na swym odcinku pracy.

Jako ostatni wystąpił wzorowy kierowca naszej jednostki st. szer. Pruski i w imieniu wszystkich kolegów zobowiązał się do bezawaryjnej jazdy w ciągu nadchodzącego okresu zimowego.

— „Należy pamiętać — powiedział st. szer. Pruski — że właśnie w trudnym dla kierowcy okresie zimowym jego obowiązki są bardziej odpowiedzialne, a samochód narażony na większe niebezpieczeństwo i awarię. Tylko właściwa obsługa pojazdu i umiejętna jazda pozwolą wypełnić nasze zobowiązanie.

W imieniu wszystkich kierowców deklaruję bezawaryjną jazdę przez osiągnięcie najwyższego poziomu dbałości i użytkowania pojazdu".

Na zakończenie uchwalono udekorowanie pomieszczeń garażowych i warsztatowych oraz wszystkich pojazdów gołąbkami pokoju i następującymi hasłami:

— „POKÓJ ZWYCIĘŻY WOJNĘ",

— Z NAMI STALIN — „POKÓJ ZWYCIĘŻY",

— „NASZE SAMOCHODY SŁUŻĄ SPRAWIE POKOJU".

SAMOCHODY Z NAPĘDEM WIELOKOŁOWYM

Stopniowy rozwój konstrukcji samochodowych w odniesieniu do wozów o przeznaczeniu terenowym, doszedł dziś do całkowicie sprecyzowanych zasad, jakim mają odpowiadać wozy tego rodzaju. Dość różne dawniej poglądy na tą dziedzinę budowy pojazdów motorowych, jak np. zakładanie gąsienic na dwóch parach bliźniaczych kół, stosowanie gąsienic do terenu i wysuwanych kół do jazdy szosowej, zostały przez długoletnią praktykę tak w użytkowaniu wojskowym jak i cywilnym sprowadzone do jednej zasady. Pojazd motorowy, który ma być zdolny do szybkiego transportu szosowego i równocześnie wykazywać maksimum możliwości pokonywania terenu, winien posiadać napęd na wszystkie koła, a to celem wykorzystania całkowitego obciążenia kół przez wagę wozu, dla zwiększenia ich przyczepności. Mówiąc przykładowo, samochód ciężarowy o napędzie tylko tylnego mostu, nie jest dobrym wozem do pokonywania terenu, gdyż wykorzystanie jego wagi dla celów przyczepności kół, odnosi się jedynie do kół tylnych. Przednie natomiast, obciążone w niewiele mniejszym procencie niż tylne nie są napędzane. Cóż więc dzieje się w terenie? Koła przednie grzęzną lub wrzynają się w ziemię, zależnie od jej stanu, a tylne obciążone niecałkowitą wagą wozu, zaczynają, przy wzrastającym oporze toczenia się przednich, obracać się w miejscu. Sytuacja ta nie zmienia się dużo przy zastosowaniu tylnych kół bliźniaczych, lub przy konstrukcji dwóch tylnych mostów napędowych.

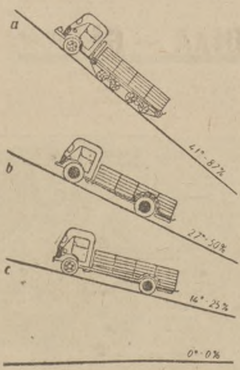
W tym wypadku, w pewnym rodzaju terenu, jest jeszcze gorzej, bo dwa tylne mosty obracające aż osiem kół (4 razy bliźniacze ogumienie) starają się pchać wóz po linii zgodnej z jego osią podłużną, wtedy więc każde skręcenie kół przednich w grząskim, sypkim lub zaśnieżonym terenie powoduje ich boczne wrzynanie się w nawierzchnię, a nie daje odrazu zboczenia w żądanym kierunku. Jasne jest, że zarzynanie się przednich kół nie ułatwia, a przeciwnie utrudnia pracę pchania całego wozu przez koła tylne.

Tak więc, dochodzimy po tych przykładach, do potwierdzenia poprzednio podanej zasady, że dopiero wóz może mieć naprawdę wysoką zdolność pokonywania terenu, gdy ma wszystkie koła napędzane. Pomyślmy teraz, jakie jeszcze zadania stały przed konstruktorami wozów szosowo-terenowych bez względu na to czy miały być to wozy osobowe, czy też ciężarowe. Otóż głównym punktem, który decydował o terenowości wozu był jego nacisk jednostkowy, t. zn. że czym mniej kilogramów wagi przypadało na jednostkę powierzchni zetknięcia się kół z ziemią, tym większe trudności terenowe mógł dany wóz pokonywać. Wprowadzenie tego punktu w konstrukcję wozu mogło być dwojakie, albo zmniejszenie wagi, albo zwiększenie powierzchni styczności z terenem. Przeważające rozwiązania poszły tym drugim torem. Dlatego więc, mamy dziś samochody terenowe na specjalnie szerokich oponach z grubym bieżnikiem, ciągniki gąsienicowe i czołgi, ważące po kilkadziesiąt ton, które mogą swobodnie przebywać nawet tereny podmokłe i bagienne, w których normalny samochód ciężarowy czy osobowy ugrzązłby natychmiast.

Do takich celowych i udanych rozwiązań konstrukcyjnych zaliczyć możemy w pierwszym rzędzie samochód osobowy, szosowo-terenowy GAZ-67 i ciężarowy GAZ-63, oparty na dalszym rozwinięciu GAZa-51.

Z chwilą gdy zapoznaliśmy się z przyczynami budowy samochodów o napędzie wielokołowym, zastanówmy się teraz w jakich okolicznościach i w jaki sposób mamy korzystać z tego napędu. Trzeba tu dodać, że połączenie zdolności skręcania kół przednich z ich równoczesnym napędzaniem dało w rezultacie dość skomplikowaną budowę mostu przedniego. Wskutek tego, napęd ten pochłania dodatkową ilość mocy i jako zespół o znacznych oporach wewnętrznych wpływa pośrednio na wzrost zużycia paliwa.

Pierwszą więc zasadą, jest nie używać napędu mostu przedniego na dobrych i utwardzonych nawierzchniach, jak i drogach gruntowych mocno wyjeżdżonych. Jedynym wyjątkiem, włączania napędu przedniego w wyżej podanych warunkach, jest śliska nawierzchnia pokryta glinką, śniegiem topniejącym, lub lodem. Dzięki wielokołowemu napędowi, skłonność do zarzucania i poślizgu zostaje obniżona.



Wykres porównawczy możliwości pokonywania wzniesień na szosie szutrowej, na pierwszej przekładni, przez pojazdy o wadze 6.000 kg.

a) przez samochód kołowo-gąsienicowy

b) przez samochód o napędzie dwóch mostów

c) przez samochód z napędem jednego mostu.

Drugim punktem, o którym należy pamiętać, jest włączanie przedniego mostu tylko w sposób zgodny z przepisem obsługi. Nie wolno np. próbować włączania podczas jazdy, jeżeli wytwórnia podaje, że celem włączenia trzeba się zatrzymać.

Stosowanie napędu przedniego mostu daje wyraźną i skuteczną pomoc w jeździe w terenie płaskim, należy jednak zwrócić uwagę na to, że pokonywanie wzniesień ponad 30°, odciąża znacznie przód wozu, a więc zmniejsza siłę pociągową kół przednich.

Przedniego napędu używać należy do pokonywania przeszkód pionowych (wysokie krawężniki, przewrócone drzewa, krawędzie mostów prowizorycznych).

Posiadanie napędu przedniego mostu nie upoważnia bynajmniej do pokładania nieograniczonego zaufania w zdolności terenowego swego wozu. Pamiętajmy, że koła przednie jako mniej obciążone zaczynają się ślizgać łatwiej niż tylne, utrudniając tym samym nie tylko posuwanie się wozu w przód czy w tył, ale i uniemożliwiając kierowanie.

W zakończeniu tych paru uwag o napędzie wielokołowym, zapoznajmy się z tabelką obrazującą wysokość oporów toczenia i różnicę współczynnika przyczepności pojazdów kołowych w różnych warunkach nawierzchni.

	Opory toczne	współczynnik przyczepności
Asfalt	0 016	0,7
Szosa zwykła	0,030	0.8
Szosa bita—gruntowa	0,040—0,045	0 6—0,7
Łąka wilgotna skoszona	0,080	0,7
Łąka wilgotna nieskoszona	0.075	0,5
Pole świeżo zorane	0,180	0,4
Piasek wilgotny	0,160	0,4
Piasek suchy	0 210	0,3
Błoto głębokie	0,280	0,1
Wyjeżdżona droga śnieżna	0,030	0,3

Dane powyższej tabelki odnoszą się do ogumienia terenowego.

Czy wiedzieliśmy przed tym, że opór toczenia w suchym piasku jest przeszło 13 razy większe niż na asfalcie? Czy zastanawialiśmy się, że współczynnik przyczepności (adhezja) na wyjeżdżonej drodze w śniegu jest tylko dwa razy mniejszy, niż na suchej ubitej drodze gruntowej?

Kierowco osłoń należycie swój wóz podczas postoju

Nadchodzący okres zimowy nie stawia przed służbą samochodową zadań niewykonalnych, ale nie można powiedzieć, że zadania te będą łatwe. Dlatego też, niejeden kierowca, który będzie zmuszony do pozostawienia swego wozu na postój nocny czy dzienny pod gołym niebem, musi wiedzieć co należy w takim wypadku robić, aby należycie zabezpieczyć wóz od zimna.



A więc na postoju i na przestrzeni otwartej, należy wybrać miejsce możliwie płaskie, twarde i osłonięte od wiatru. Przed dojechaniem, na dwa trzy metry do wybranego miejsca wypuścić wodę z układu chłodzenia, przez otwarcie wszystkich kurków spustowych, nie wcześniej jednak, niż temperatura spadnie do 60° C. Gdy woda przestanie ściekać, ustawić wóz na upatrzonym miejscu. Czynność spuszczania wody wykonujemy nie na miejscu zaparkowania, gdyż woda spowodować może, po wylaniu na ziemię, przymarznięcie kół, bardzo szkodliwe dla ogumienia. Uruchomienie silnika po wypuszczeniu wody jest konieczne celem wypchnięcia jej pozostałości z pompy wodnej. Kurki spustowe pozostawić należy otwarte, a zakrętkę wlewową położyć na wierzchu lub lekko wkręcić. Hamulec ręczny zwolnić, a wóz unieruchomić przez podłożenie kamieni lub klocków pod koła. W razie śniegu należy go usunąć z cięgieł hamulcowych i drążków kierowniczych. Chłodnicę i maskę wozu winno się okryć plandeką w sposób pokazany na rysunku, umacniając ją na ziemi kamieniami. Równocześnie osłonić drzewem, chrustem lub słomą, miejsce za lub pod budką kierowcy, celem niedopuszczenia wiatru pod silnik. Koła tylne chronimy przed przymarznięciem, ustawiając je na słomie, deskach lub nawet na podsypanym piasku.

Doświadczeni żołnierze radzą:

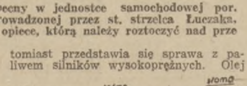
Uwaga na przewody paliwa

Bardziej doświadczeni kierowcy, mający za sobą długoletnią praktykę na różnych typach samochodów i ciągników, wyjaśniają zawsze chętnie swym młodszym kolegom, jakie niespodzianki mogą przytrafić się w użytkowaniu zimowym i jak im przeciwdziałać.

Korespondent nasz był właśnie obecny w jednostce samochodowej por. Jastrzębskiego, na takiej pogadance prowadzonej przez st. strzelca Łuczaka, objaśniającego młodych kierowców o opiece, którą należy roztoczyć nad przewodami paliwa w okresie zimy.

St. strz. Łuczak mówił:

— „Musicie wszyscy pamiętać, że nadchodzące mrozy i roztopy oznaczają nie tylko jazdę w temperaturze około 0 st. C., ale i często przy dużo poniżej O st. C. Z tym wiąże się oprócz innych problemów ogrzewania lub osłaniania zespołów waszego samochodu, konieczność odpowiedniego zabezpieczenia przewodów paliwa. Samochody z silnikami benzynowymi nie wymagają tak dużego nakładu pracy przy przewodach paliwa, jak samochody i ciągniki zaopatrzone w silniki wysokoprężne. Benzyna może przestać dopływać tylko w momencie, gdy zawarte w niej krople wody zamarzną w osadniku lub w kolanku przewodu paliwowego. Należy więc dbać przede wszystkim o dokładną filtrację paliwa przy nalewaniu i możliwie częste, raz na dwa — trzy tygodnie odkręcanie osadnika i usuwanie z niego nieczystości i wody. Gorzej natomiast przedstawia się sprawa z paliwem silników wysokoprężnych. Olej



Przekrój przewodu paliwa osłoniętego masą korkową z prawej z izolacją słomianą

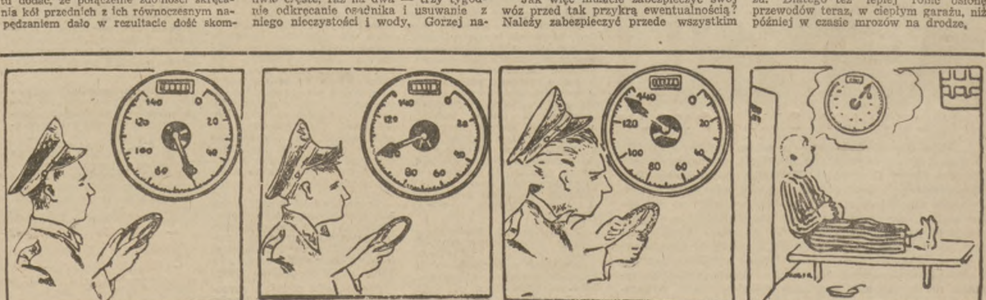
gazowy ma duży procent składników o stosunkowo niewielkiej temperaturze krzepnięcia. Tak więc, częstym zjawiskiem podczas mrozów jest unieruchomienie silnika przez duże zgęstnienie paliwa w przewodach i w zbiorniku.

Jak więc musicie zabezpieczyć swój wóz przed tak przykrą ewentualnością? Należy zabezpieczyć przede wszystkim zbiorniki i przewody od strat cieplnych. Co to oznacza? Otóż trzeba tak zbiornik, jak i cały system paliwowy osłonić warstwą izolacyjną, która by nie dopuszczała do znacznego obniżania temperatury paliwa. Zbiornik należy osłonić grubą warstwą filcu, dając na wierzch papę lub tekturę, oraz pomalować całość lakierem podwoziowym.

Teraz zastanówmy się, co zrobić z przewodami paliwa. I one muszą być dokładnie izolowane. Zaleca się tu następujące czynności: Owijanie przewodów wełną, bawełną lub sznurem azbestowo - bawełnianym. W braku tych środków należy owinąć przewody paskami pociętego koca. Oprócz tego izolację tą należy pokryć lakierem podwoziowym, możliwie grubo. Możecie zastosować też inne rozwiązanie, np. osłonić przewody od zimna przez obłożenie ich przynajmniej 15 mm warstwą słomy, układanej wzdłuż przewodów. Taki „okład słomiany" musicie owinąć jeszcze taśmą bawełnianą i pomalować lakierem.

Ostatnia, może najtrudniejsza, ale najlepsza izolacja, to mielony korek lub odpadki korkowe.

Pamiętajcie więc, że wczesna dbałość o przewody paliwa uchroni Was od niespodziewanego, a przymusowego przerwania jazdy podczas silnego mrozu. Dlatego też lepiej robić osłonę przewodów teraz, w ciepłym garażu, niż później w czasie mrozów na drodze.

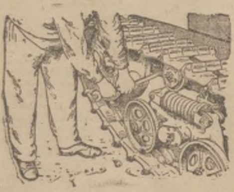


— Już za szybko. — Niebezpieczeństwo nadchodzi. !!! — Odpoczynek.

ZWRACAJ BACZNĄ UWAGĘ NA GĄSIENICE

Dość rozpowszechnione mniemanie, że ciągnik to bardzo „toporny" pojazd w porównaniu z samochodem, jest całkowicie bezpodstawowe i może być tylko głoszone przez kogoś, kto nigdy nie prowadził ciągnika gąsienicowego i nie zna zasad jego budowy oraz obsługi. Mocniejsza i bardziej „na oko" uproszczona budowa wielu mechanizmów ciągnika, jest spowodowana tym że ciągnik ma za zadanie pokonywanie dużo większych oporów niż samochód. Ponieważ przy większych oporach występują większe siły, to zrozumiałe jest, że ciągnik nie może być jakimś lekkim i zwrotnym pojazdem spacerowym. Jednakże wiele jego zespołów jest tak czułych na złą obsługę lub nieodpowiednie metody jazdy, że w porównaniu z samochodem ciężarowym przeciętnej klasy ciągnik jest pojazdem znacznie bardziej skomplikowanym i wymagającym dużo większego zapasu wiadomości i czynności obsługowych.

Przykładem najlepszym może tu być część bieżna ciągnika. Na zewnątrz ani nic precyzyjnego ani skomplikowanego: zębate koła napędowe, rząd rolek nośnych i rolek oporowych, koła prowadzące i masywna szeroka gąsienica. Poświęćmy jednak trochę czasu na dokładne zapoznanie się z możliwymi słabostkami tego układu.



Regulowanie naciągu gąsienicy.

Zasadnicza obsługa zespołu bieżnego ciągnika, polega przede wszystkim na utrzymaniu go w odpowiedniej czystości, należytym i przepisowym smarowaniu oraz okresowej kontroli i regulacji poszczególnych mechanizmów. Zależnie od typów ciągników gąsienicowych różne bolączki wysuwają się na czoło. W jednych prawie najczęstszym uszkodzeniem jest samoczynne odkręcanie się nakrętek rolek oporowych, w innych zdarza się stałe obluźnianie gąsienicy, lub wreszcie pękanie sprężyn śrubowych lub drążków skrętnych. Jak widać z tego, we wszystkich odmianach ciągników musimy przede wszystkim sprawdzać jak najczęściej stan układu bieżnego i pamiętać, że usunięcie naprzykład nadmiernego luzu, lub zbadanie przyczyny ciężkiego obracania się rolki oporowej uchroni nas od poważniejszych uszkodzeń. Równocześnie trzeba ostrzec, że nadmierne kasowanie luzów, dokręcanie łożysk nastawnych „na siłę", naciąganie zbyt mocno gąsienic — kończy się szybko kłopotliwymi uszkodzeniami.



Rozłączanie gąsienicy na kole prowadzącym.

Opieka jaką kierowca ciągnika winien roztaczać nad gąsienicami, obejmuje w pierwszym rzędzie baczenie na stan sworzni łączących ogniwa. Wysunięcie się niezabezpieczonego sworznia podczas jazdy, oprócz wypadku drogowego, spowodować może nagłe rozerwanie się gąsienicy i uszkodzenie ciągnika. Dlatego też, podczas postoju kierowca winien badać skrupulatnie stan sworzni i ich zabezpieczeń, jak również przeglądać całość poszczególnych ogniw. Ogniwa pęknięte natychmiast wymieniać. Naciąganie gąsienicy, tak ważne dla jej żywotności i stanu części pędnej, winno odbywać się w miarę potrzeby, a sprawdzane być musi co 80 do 100 km. Również, po każdorazowej zmianie nawierzchni z twardej na miękką i odwrotnie należy bezwzględnie sprawdzić naciąg. Czynność tą niezależnie od typu ciągnika wykonujemy zgodnie z przepisem fabrycznym. Jednakże najprostszym zbadaniem naciągu jest zmierzenie opuszczenia się pod własnym ciężarem górnej części, sprawdzenie ile ogniw zwisa luźno za kołem napędowym.

Wskazówką ogólną bez względu na rodzaj ciągnika jest obluźnianie naciągu przy jeździe w terenie błotnistym, lub w grząskim topniejącym śniegu. Wykonać należy to ze względu na dostający się pomiędzy rolki, koła napędowe i gąsienice śnieg lub glinę, które powodują nadmierne naciąganie się gąsienicy. Najgroźniejszym dla jej stanu jest mokry śnieg w momencie zamarzania. Wywołać on może bardzo szybkie zerwanie gąsienicy, lub uszkodzenie łożysk nadmiernie obciążonego koła prowadzącego lub napędowego.

W wypadku gdy śruby regulacyjne są już całkowicie wykręcone, a naciąg jest jeszcze za mały, należy gąsienice rozłączyć, usunąć jedno lub dwa ogniwa i po złączeniu wyregulować. Pamiętajmy, że rozłączanie ogniw wykonujemy tylko pod kołem napędowym, lub prowadzącym, na części nie leżącej na ziemi. Zalecane jest wtedy zachowanie dużej ostrożności i podparcie rozłączanych ogniw drewnianym klockiem od dołu. Opadająca bowiem gąsienica, grozi zranieniem pracującego przy niej mechanika.

Stosując więc w praktyce wskazówki tu zawarte oraz wypełniając dokładnie polecenia obsługowe wytwórni ciągnika, możemy być pewni, że żadna przykra niespodzianka nie przerwie nam jazdy i nie spowoduje niewykonania zadań naszej służby.

Z.

SAMOCHÓD WYWROTKA — GAZ - 93

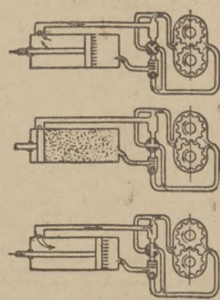
Stale wzrastająca produkcja samochodowa Związku Radzieckiego nie ogranicza się bynajmniej do standartowych typów wozów, z których kilka znamy doskonale z użytkowania w służbie samochodowej naszego wojska. Fabryki GAZ i ZIS produkują również dużą ilość samochodów o przeznaczeniach specjalnych. Zaliczyć do nich możemy tak samochody ciężarowe, jak i osobowe, bądź budowane na ich podwoziach. Są to samochodoy - dźwigi, samochody-ambulanse dentystyczne, samochody-wieże wiertnicze, cysterny, pługi, warsztaty, furgony dostawcze, chłodnie itp. Obecnie, pajawiła się na rynku samochodowym ZSRR nowa odmiana GAZa, mianowicie wywrotka GAZ-93. Jest to samochód ciężarowy o bardzo mocnej konstrukcji, zaopatrzony w całkowicie metalową skrzynię samowyładowczą, zbudowany na bazie konstrukcyjnej GAZ-51. Wywrotka ta uzupełnia szeroko u nas stosowaną cięższą wywrotkę ZIS-585. Kolosalne ułatwienie i przyspieszenie pracy w wykonywaniu zwózki materiałów budowlanych, czy opału, jest wyraźne gdy pomyślimy, że wywrotka wyładowuje się sama w ciągu paru sekund, czym skraca proces normalnego ręcznego rozładowywania kilkadziesiąt razy.

Wywrotka GAZ-93, jak widać z załączonego rysunku, posiada małą, dość płaską, całkowicie metalową, skrzynię przechyloną do tyłu. Działanie pompy i cylindra hydraulicznego powoduje, przez specjalne rozwiązanie dźwigu, podnoszenie skrzyni do kąta 50°.

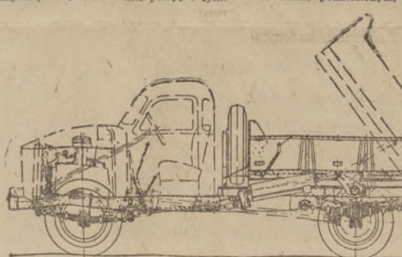
Celem dokładnego zapoznania Czytelników z tym nowym produktem przemysłu ZSRR, omówimy w kolejności działania, wszystkie elementy wywrotki.

Otóż z boku normalnej skrzyni biegów jest przymocowana t. zw. przystawka włączana lub wyłączana dodatkową dźwignią w kabinie kierowcy. Przystawka ta, z odpowiednio dobranym przełożeniem, przenosi obroty silnika na krótki wał napędowy zaopatrzony w dwa przeguby krzyżakowe umocowane na przesuwalnych wielokllinach. Tak więc, jeden koniec wału jest złączony z wałkiem wyjściowym przystawki, a drugi z wałkiem pompy hydraulicznej, umieszczonej mniej więcej pod kołem zapasowym, na czołowej ścianie cylindra hydraulicznego, służącego do podnoszenia skrzyni. Pompa hydrauliczna jest konstrukcyjnie zbliżona do normalnej trybikowej pompy olejowej oczywiście parokrotnie większa. Płynem, który pompa podaje do cylindra, jest 12 litrów mieszanki 70% oleju wrzecionowego z 30% oleju samochodowego.

Na skutek nieściśliwości płynów, dostająca się pod ciśnieniem do cylindra ciecz, powoduje wypchanie tłoka, a wraz z nim trzpienia umocowanego drugim końcem na poprzednim sworzniu trójkątnego ramienia podnoszącego skrzynię wywrotki. W momencie dojścia do kąta nachylenia 50°, olej przedostaje się automatycznie przez kanał powrotny do pompy, tak iż dalsze podnoszenie jest niemożliwe. Kierowca chcąc zatrzymać skrzynię w tym położeniu, przekręca rączkę zaworu trójdrożnego do odpowiedniego punktu. Pozostałe dwa ustawienia zaworu, to podnoszenie skrzyni i opuszczanie jej. W ten sposób zawór trójdrożny, pozwala na podniesienie skrzyni do dowolnego kąta (oczywiście od 0° do 50°) na zatrzymanie jej w dowolnym nachyleniu i na rozpoczęcie dalszego podnoszenia po chwilowym zatrzymaniu.



Schemat instalacji hydraulicznej do podnoszenia skrzynki ładunkowej. (Od góry do dołu: podnoszenie skrzyni, utrzymanie w stanie podniesionym, opuszczanie).



Wymiary skrzyni są następujce:
długość — 2.300 mm, szerokość — 1.800 mm, wysokość — 580 mm, pojemność — 1,65 m^3, a po założeniu podwyższonych boków — 2,40 m^3. Ładowność wywrotki na trwałej, twardej nawierzchni — 2.250 kg, na drogach terenowych do 1.750 kg. Zużycie paliwa na jedno podniesienie skrzyni z ładunkiem — 20 g.

RADZIECKI TRANSPORT W DZIELE PRZEOBRAŻANIA PRZYRODY

Gigantyczne plany nawadniania, zalesiania, budowy elektrowni — kolosów, wytyczania setek kilometrów kanałów żeglugowych i tym podobnych inwestycji, stawiają nieprzeciętne wymagania przed transportem samochodowym Związku Radzieckiego.

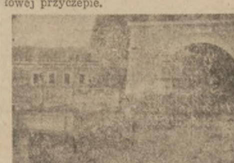
Powstarzająca się wielokrotnie w różnych dziedzinach budownictwa i przemysłu, konieczność przetransportowania maszyn drogowych, turbo - zespołów, prądnic, silników elektrycznych, transformatorów, wreszcie kotłów parowych i mieszalników, a nawet całych wagonów kolejowych, spowodowała wyprodukowanie różnorakich odmian przyczep samochodowych zdolnych do wykonywania podobnych przewozów. Przyczepy te, skonstruowane w sposób specjalnie prosty i trwały, są odpowiedniej wytrzymałości, zapewniającej bezpieczeństwo obsługi i całości transportu. W większości wypadków są to nisko osadzone, nadzwyczaj sztywne ramy, zaopatrzone w dwie lub więcej wielokołowych osi. Założeniem głównym tego rodzaju pojazdów jest stworzenie jak największej ilości punktów styczności z jezdnią, o największej powierzchni przylegania. Prowadzi to do utrzymania nacisku jednostkowego na jednostkę powierzchni, w stosunku nie odbiegającym wiele od normalnego w samochodach ciężarowych.



Fotografia pierwsza przedstawia 16-to kołową przyczepkę do transportu wagonów kolejowych. Koła tego pojazdu nie posiadają normalnego ogumienia, ze względu na znaczny ciężar ładunku, lecz wyposażone są w lane obręcze z twardej gumy.



Na drugim zdjęciu widzimy tył specjalnej przyczepki do transportu maszyn drogowych. Walec motorowy o wadze 25 ton, przewożony jest z dużą szybkością na znacznych przestrzeniach zupełnie bezpiecznie dzięki czternastokołowej przyczepie.



Trzecie zdjęcie przedstawia przewóz transformatora o wadze 96 ton na przyczepie. Za nią ze względów bezpieczeństwa na drogach górskich jedzie na linie samochód ciężarowy, jako „hamulec".

Tworzymy silny wojskowy klub motorowy

CDKA WZOREM DLA NASZEGO CWKS

Na stadionie Wojska Polskiego w Warszawie w budynku o 100-metrowej długości, na którym wznoszą się główne trybuny stadionu, mieszczą się biura kierownictwa Centralnego Wojskowego Klubu Sportowego. Tu pracuje komendant i kierownicy poszczególnych 14-tu sekcji sportowych klubu. Tu mieszczą się świetlice, magazyny ze sprzętem, hale sportowe do ćwiczeń i gier.

Centralny Wojskowy Klub Sportowy powołany do życia rozkazem Ministra Obrony Narodowej kilka miesięcy temu stał się już dziś jednym z najsilniejszych klubów sportowych na terenie całego kraju. W biurach kierownictwa wre nieustanna praca organizacyjna. Oczekując na komendanta CWKS-u śledzimy ciągły ruch i krzątaninę: meldują się kierownicy sekcji, przeprowadzają zebrania i odprawy, przychodzą interesanci, dzwonią telefony. Poważne



Komendant Centralnego Wojskowego Klubu Sportowego ppłk. H. Czarnik.

zadania postawione przed Klubem, a to: propagowanie, organizowanie i prowadzenie masowej pracy sportowej na terenie naszego wojska oraz w instytucjach centralnych MON, zostały z miejsca realizowane w skuteczny sposób. Już dziś, dzięki obecnemu sprzężystemu kierownicwu i dobrej pracy w terenie, wiele sekcji poszczycić się może doskonałymi wynikami sportowymi. Dorobek ich ilustrują liczne foto-gazetki ścienne, zdobiące siedzibę klubu.

Jedynie Sekcja Motorowa CWKS-u nie mogła jeszcze niestety rozwinąć w roku bieżącym w dostateczny sposób swej działalności. Dawna SM WKS „Legia" nie interesowała się bowiem zupełnie rozwojem sportu motorowego w wojsku. Nie organizowano go w jednostkach WP, czy instytucjach MON. Członkami „Legii" były osoby nie mające z wojskiem nic wspólnego, a w Sekcji Motorowej nie reprezentowały one nawet wysokiego poziomu sportowego. A zatym pracę w Sekcji i jej organizację należało rozpocząć od początku. Skupiono więc najzdolniejszych motocyklistów wojska, którzy dotychczas startowali w imprezach motorowych jako zawodnicy bez klubowi. Udzielono im opieki, dano maszyny. Rozpoczęła się normalna praca — treningi, szkolenie, przygotowywanie sprzętu. Obecnie z okresu początkowego Sekcja Motorowa CWKS-u ma zamiar przejść do szerokiej działalności, obejmując swym zasięgiem wszystkie jednostki samochodowe naszej Służby, wszystkie szkoły Oficerskie, a na terenie stolicy instytucje centralne MON oraz cały garnizon warszawski.

Po bliższe informacje w tej sprawie skierowaliśmy się więc do komendanta CWKS ppłk. H. Czarnika i kierownika Sekcji Motorowej kpt. M. Konopki.

Ppłk. H. Czarnik b. dyrektor Biura WF i Sportu w GKKF był czynnym sportowcem od 17 roku życia. W latach gdy kapitalistyczno-obszarnicze rządy sanacyjnej Polski usiłowały za pomocą sportu odciągnąć młodzież od toczącej się nieustannie walki klasowej, propagował ppłk. Czarnik wśród młodzieży robotniczej idee postępu oraz rozwoju kultury fizycznej do walki o wyzwolenie społeczne. Od roku 1945 pracuje on dla prawdziwego sportu w Polsce Ludowej po przez RKU i Państw. Urząd WF. Dziś będąc komendantem CWKS-u, realizuje, w oparciu o Uchwały Biura Politycznego KC PZPR, rozkaz Ministra Obrony Narodowej o utworzeniu silnego klubu wojska — CWKS.

— „Doświadczenia CDKA (Centralnego Domu Żołnierza Armii Radzieckiej) — mówi nam ppłk. Czarnik — są podstawą i wzorem organizacji CWKS-u. Popularność CDKA, jego sukcesy i wysoki poziom sportowy daje gwarancję, że również CWKS, reprezentacyjny klub WP, dobrze spełni zadanie propagandy sportu tak wewnątrz, jak i na zewnątrz wojska.

Również w dziedzinie sportu motorowego, idąc za przykładem sekcji motocyklowych i samochodowych CDKA podnosić będziemy poziom sportowy i techniczny naszych ludzi przez organizowanie przede wszystkim w kat. raidowej częstych imprez terenowych: patrolowych i indywidualnych. Jeszcze w nadchodzącym okresie zimowym przeprowadzimy dla wojskowych motocyklistów i kierowców wozów terenowych wyścig pn.: „pogoń za tankietką". Wyścig ten, odbywający się w trudnych warunkach terenowych i atmosferycznych pozwoli na wyeliminowanie najlepszych zawodników, którymi Sekcja zaopiekuje się specjalnie.

Dla zapewnienia pomyślnych wyników w imprezach motorowych przyszłego sezonu dostarczymy reprezentacyjnej kadrze Centralnego Klubu potrzebnego sprzętu: maszyn wyczynowych i wyposażenia warsztatowego. Również okręgowym klubom i kołom sportowym zabezpieczymy niezbędny sprzęt motorowy i udzielimy pomocy instruktorsko-metodycznej. Mamy nadzieję, że już w przyszłym sezonie nasz park maszyn wzbogacony zostanie doskonałymi radzieckimi maszynami sportowymi IŻ-350, a dalej czechosłowackimi Jawami 250, 350 i 500. W kat. wyścigowej zamawiamy 6 wyczynowych maszyn (specjalne, z dwoma wałkami rozrządu) oraz 5 żużluwek, celem uczestniczenia w Lidze Żużlowej. Sprawna praca tych maszyn zagwarantowana zostanie, dzięki fachowej opiece mechaników i dobremu wyposażeniu ośrodka motorowego przy Centralnym Klubie.

Już w najbliższym czasie rozpoczynamy zakrojone na szeroką skalę szkolenie motorowe i specjalne raidowe. Nad rozwojem reprezentacyjnej ekipy naszego klubu czuwać będzie jeden z najlepszych motocyklistów i kierowców, mistrz kat. wyścigowej Andrzej Żymirski. Zarówno jego praca, jak i starania innych czołowych reprezentantów klubu, zapewnią nam szybki rozwój i wysoki poziom jeździecki zawodników wojskowych nie tylko w Klubie Centralnym, ale i w wielu jednostkach WP.

Uwzględniając specyficzne potrzeby Służby Samochodowej WP dbać będziemy o to, aby nasi zawodnicy przodowali zarówno w sporcie, jak i w pełnieniu swych obowiązków w jednostkach. Wzorowi żołnierze-kierowcy spodziewać się mogą w pierwszym rzędzie wydatnej pomocy naszego klubu.

Ścisła współpraca z Departamentem Służby Samochodowej i GIWB pozwoli nam na właściwe wybranie środków i wytyczenie kierunku rozwoju sportu motorowego w wojsku. Już teraz udział w naszych pracach mjr. Wasilewskiego i Krzyżanowskiego jest wielką pomocą i realnym wkładem w budowę silnej Sekcji Motorowej. Sądzimy, że podobne zrozumienie dla potrzeb i rozwoju sportu motorowego okaże również wielu innych oficerów w terenie. Ich współpraca z CWKS będzie gwarancją stworzenia w pełni wartościowego sportu motorowego, a tym samym, wypełniając wzorowo rozkaz Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, przyczynimy się do podniesienia siły i bojowości naszego ludowego wojska".



Oficerowie naszej Służby opiekują się zawodnikami CWKS-u w czasie Raidu Tatrzańskiego. Od lewej mjr. Wasilewski, kpt. Ledwos i kpt. Konopka, kierownik Sekcji Motorowej CWKS, w rozmowie z raidowcami Kuśnierkiem i Masłowskim.

Z kolei o zamierzeniach sportowych na przyszły rok powiedział nam Kierownik Sekcji kpt. Konopka:

— „Jasnym jest, że zawodnicy CWKS wezmą udział we wszystkich imprezach motorowych w kraju, organizowanych przez PZMot. Przeprowadzać również będziemy imprezy motorowe w poszczególnych jednostkach, a dalej na szczeblu OW i instytucji MON. W centralnych mistrzostwach WP wezmą udział motocykliści i kierowcy samochodowi wojska. Zawodnicy CWKS startować będą we wszystkich krajowych i międzynarodowych imprezach motorowych zarówno w kategorii raidowej, — na co położony zostaje specjalny nacisk — jak również i w pozostałych: kat. wyścigowej i żużlowej.

Częste imprezy w ramach jednostek i OW umożliwią utrzymanie dobrej formy wojskowych zawodników, co znowu zapewnić nam może tytuły mistrzowskie. Przed rozpoczęciem sezonu przeprowadzimy obozy treningowe pod kierownictwem mistrza Polski A. Żymirskiego. W tej chwili Sekcja opracowała kalendarz swych imprez, z którymi występuje do PZMot. Najważniejszą z nich będzie międzynarodowy raid patroli, zorganizowany wspólnie z ZS „Gwardia" w sierpniu 51 r. dla zawodników ZSRR i krajów Demokracji Ludowej.

Ekipa reprezentacyjna startować również będzie w najważniejszych imprezach motorowych Czechosłowacji, Rumunii i Węgier (Grand Prix), gdy tylko nadejdą zapotrzebowane maszyny wyczynowe. Dlatego pragniemy możliwie szybkiego zatwierdzenia szczegółowego kalendarza sportowego przez PZMot, nie jak to miało miejsce w roku bieżącym dopiero w marcu.

Działalność naszej Sekcji — ciągnie dalej kpt. Konopka — nie ograniczy się jedynie do sportu motocyklowego. Już w tej chwili posiadamy kilka samochodów, a w najbliższym czasie otrzymamy dalsze 10 wozów. Organizować więc będziemy również imprezy samochodowe, w których w pierwszym rzędzie startować będą kierowcy na typowych pojazdach wojskowych. Najzdolniejsi z nich wezmą udział w Jednodniowych Jazdach Konkursowych PZMotu.

Dla sprostania tak rozległym i poważnym zadaniom projektujemy, po zakończeniu bieżącej pracy organizacyjnej, przebudować naszą Sekcję i stworzyć samodzielny Wydział Motorowy przy CWKS. Tym bardziej więc zależy nam obecnie na pozyskaniu dobrego aktywu organizacyjnego i sportowego. Jedną z prac w tym kierunku jest roztoczenie patronatu nad kilkoma szkołami warszawskimi. Młodzież tych szkół przyjmowana jest do CWKS na prawach członków pod warunkiem przeszkolenia się u nas zarówno teoretycznie, jak i w jeździe. Akcja ta nie tylko przyczyni się do wyłonienia zdolnych zawodników wśród przedpoborowej młodzieży, lecz da również naszemu wojsku tak potrzebnych, dobrze przeszkolonych kierowców. Jesteśmy pewni, że za naszym przykładem pójdą wszystkie Kluby przy OW i koła przy Szkołach Oficerskich. W ten sposób przeprowadzana konsekwentnie akcja na skalę krajową podniesie poziom wyszkolenia technicznego i zapewni szybszy dopływ kierowców Służbie Samochodowej WP".

Stefan L. Strzałkowski

PO WYŚCIGOWYCH MISTRZOSTWACH POLSKI



Andrzej Żymirski również tegoroczny mistrz w kategorii wyścigowej pow. 350 ccm z 5 pozycji wyszedł na czoło wyścigu i zdecydowanie wygrał ostatnią eliminację.

Rozegrane w Warszawie wyścigi motocyklowe były ostatnią eliminacją w zaciętej walce o tytuł Mistrza Polski. Po zsumowaniu zdobytych punktów w czterech głównych imprezach sezonu lista mistrzowska przedstawia się następująco:

Mistrz Polski wyścigowych kat. do 130 ccm — Jerzy Jankowski, do 250 ccm. — Jan Hennek, do 350 ccm. — Stanisław Brun i ponad 350 ccm — Andrzej Żymirski.

Zdjęcia mistrzów w tych kategoriach zamieszczać będziemy kolejno w następnych numerach „Za Kierownicą".



T. Potajałło na „rasowej" maszynie wyścigowej HRD-1000 bierze ostry zakręt. W wózku „Kajtek" Sobczak.



L. Wyporek na dobrze przygotowanej NSU-250 wyprzedza jadącego na Jawie I. Kwaśniewskiego,

„Za Kierownicą", Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul Nowowiejska 33, Tel. 89680, wewn. 26-08 Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31, Konto PKO Nr 19100, Druk, Z.G.P.W. Nr Zam. 2014 B-132807.